Cena 50 gr.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

THE BALTIC REVIEW



P. P. „ŻEGLUGA POLSKA“

ZIMOWY ROZKŁAD JAZDY

LINJI PRZYBRZEŻNEJ

ważny od 1-go października 1928 r. do odwołania.

GDYNIA-HEL

7^{20}	13^{50}	o	↓	GDYNIA	↑	p	9^{40}	19
8^{20}	14^{50}	p	↓	HEL	↑	o	8^{40}	18

W Gdyni statek przybija w basenie wewnętrznym przy promie. W wypadkach, gdy z powodu nieodpowiednich warunków nawigacyjnych komunikacja będzie przerwaną, flaga przedsiębiorstwa na przystani w porcie zostaje spuszczona.

Bilety zniżkowe dla zbiorowych wycieczek składających się z ponad 30 osób można nabywać u kapitana statku.

Statek przewozi wszelkie towary według ustalonej taryfy.

Podróżni z normalnymi biletami kolejowymi do stacji Hel, mogą z Gdyni jechać statkiem za tym samym biletem kolejowym bez dopłaty. Bilety należy przedłożyć w kasie biletowej na Dworcu Kolejowym w Gdyni, w celu zaopatrzenia go odnośnym stemplem: „okrętem“.

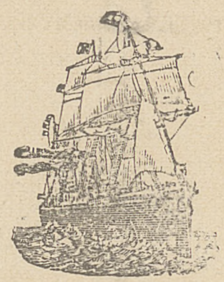
Cena biletów Gdynia-Hel: pojedyńczy 3 zł, powrotny 5 zł.
P. P. „Żegluga Polska“ wydaje bilety dwutygodniowe na rejs Gdynia-Hel i z powrotem w cenie 35 zł.

Wszelkich Informacji dotyczących ruchu pasażerskiego udziela

Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska“ tel. 93.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

The Baltic Review



Dwutygodnik gospodarczy, poświęcony sprawom morskim

Nr. 4 ‖ Gdynia, dnia 15 października 1928 r ‖ Rok I

Nadprezydent Prus Wschod. Siehr

żąda przyłączenia Pomorza do Niemiec

Propaganda niemiecka, celem której jest oderwanie od Polski Pomorza, nie ustaje ani na chwilę. Od czasu odzyskania przez Polskę zrabowanej niegdyś przez zaborcze Prusy prastarej połaci ziem polskich, „pokojowe" Niemcy dążą godną lepszej sprawy wytrwałością w wytkniętym przez „starego Fryca" kierunku, fabrykując po cichu fosgen i inne niemniej pokojowe środki, głośno zaś – niezliczone brednie historyczne i złośliwe kaczki dziennikarskie skierowane przeciw Polsce odrodzonej, która ośmieliła się sięgnąć po swoje.

Niedawno na łamach „Hamburger Fremdenblatt" ukazał się artykuł nadprezydenta Prus Wschodnich E. Siehr'a, treść którego, tak z punktu widzenia historycznego jak i ekonomicznego, jest jednem wielkiem kłamstwem. Gdyby autorem wspomnianego artykułu był kto inny, a nie wysoka osobistość urzędowa, pominęlibyśmy całą tę sprawę milczeniem, jako coś, co należy do tego rodzaju powiedzeń, dla których wszelkie komentarze są zbyteczne, jednak w tym wypadku wzgląd na osobę p. Siehr'a, a raczej na jego stanowisko urzędowe, zmusza nas do zajęcia odpowiedniego stanowiska.

P. Siehr pisze: „Pomimo wyników plebiscytu, polacy nie zrezygnowali z pewnych obszarów Prus Wschodnich. Do dziś są oni tego zdania, że mazury są szczepem rdzennie polskim, choć narodowo nieuświadomionym. Przeciw temu powiedzieć należy, że ludność jakiegokolwiek kraju należy do tej narodowości, do której zalicza się sama i innych możliwości odgraniczenia narodowości nie ma. Podobnie wyssanem z palca jest twierdzenie polaków, że mazury, ze względu na ich pochodzenie, są prawdziwymi polakami; dowodzą tego zresztą fakty historyczne. (?)

Na początku panowania Zakonu krzyżackiego lasy nieprzebyte pokrywały południową i wschodnią część Prus Wschodnich. Zaludnienie tego obszaru zostało rozpoczęte przez Zakon dopiero w wieku XIV, gdy kolonizacja innych części Prus Wschodnich poczyniła już znaczne postępy. W międzyczasie jednak wędrówka niemców na wschód doznała przerwy i nieznaczny dopływ kolonistów niemieckich nie wystarczył, aby wielkie, bezdrożne obszary należycie zaludnić. Ze względu na to Zakon osiedlał obok kolonistów niemieckich również staro-pruskich, sprowadzonych z północy kraju. Pomimo to zaludnienie tej części Prus Wschodnich było bardzo słabe aż do początku wieku XV, kiedy to nadeszli z południa osadnicy mazowieccy, których osiedlono obok kolonistów niemieckich i staro-pruskich. Z biegiem wieków zlały się te trzy narodowości przez wzajemne pokrewieństwa w jedną całość, t. j. mazurów. A więc, na przekór twierdzeniom polskim, mazury są mieszańcami, posiadającymi obok krwi polskiej bardzo wiele krwi staro-pruskiej i niemieckiej. Z biegiem czasu stracili mazury wszelki kontakt z polskością, co w wielkiej mierze spowodowane zostało przyjęciem przez mazurów wiary ewangielickiej. Ich językiem kulturalnym i pisemnym jest czysta niemczyzna, jednak niestety w domu mówi się „po mazursku", rodzaj polszczyzny, wykazujący obok elementów polskich również wiele elementów niemieckich.

Zakon krzyżowy nie próbował nigdy przeprowadzać gwałtem germanizację mazurów. Przejście do niemczyzny zaznacza się raczej jako „germanizacja dobrowolna", która po raz pierwszy przejawiła się podczas wojny polsko-szwedzkiej, w roku 1656 kiedy polacy wpadli do Prus Wschodnich i poczynili tam znaczne spustoszenia. Szczególnie wielkie rozmiary

„Urdeutsch" dlatego, że przez przeszło sto lat jęczała pod butem pruskim i że Niemcy ziemię tą zagospodarowali O waszą gospodarkę nie prosiliśmy was. Każden naród rozwija s ę najlepiej przez własną pracę państwowo-twórczą, gwałt wszelki tamuje tylko rozwój jego, jak zwierzę, które urodziło się i wychowało na wolności, ginie w klatce cyrkowej, tak i naród pozbawiony wolności gnuśniej z braku niezbędn. dla każdego organizmu narodowego powietrza, jakiem jest niepodległość.

Jeśli Niemcy roszczą sobie pretensje do Pomorza lub Wielkopolski z wymienionych poprzednio względów, postępują tak, jak złodziej, który ukradł komuś zegarek, wyrył na nim swój monogram, a gdy kradzież wyszła na jaw wzbrania się oddać skradziony przedmiot właścicielowi, twierdząc, że przedmiot należy do niego, gdyż on go upiększył. Niestety, Niemcy nigdy nie słynęli z nadmiaru zdrowej logiki. Logika ich przypomina logikę wilka, który napada na bezbronne jagnię nie dlatego, że zawiniło względem niego, lecz z tego tylko powodu że jest głodny.

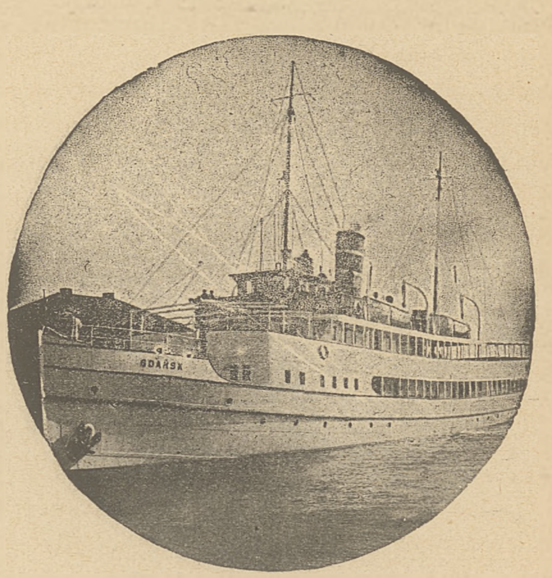
Co do przytoczonej przez p. Siehr'a statystyki ludności Prus Wschodnich, schylamy przed nią z uszanowaniem głowę. Nic na świecie nie jest więcej klamliwe, jak niemiecka statystyka narodościowa, najlepszym dowodem czego posłużyć mogą niemieckie podręczniki geografji, wydane po wojnie dla szkół średnich, według których to podręczników zamieszkuje Polskę aż czternaście miljonów Polaków, a nazwy miast polskich brzmią zupełnie „gemütlich", jak Warschau, Krakau, Lemberg, Posen, Bromberg, Graudenz i t. p.

Kiedy mowa o plebiscycie na Warmji i Mazurach, przypomnimy p. Siehr'owi bojówki niemieckie, zamachy bombowe na zebrania polskie, głosy, oddane za Niemcami przez patrjotycznych brandenburczyków w imieniu zmarłych mieszkańców obszarów plebiscytowych i wreszcie wykorzystanie wojny polsko-bolszewickiej jako straszaka dla ludności terenów plebiscytowych, a może wtedy zrozumie p. Siehr, co można myśleć o takim plebiscycie, dostatecznych dowodów fałszerstwa którego dostarczył pułkownik Téstarte, który był komisarzem plebiscytowym.

Sprawę towarzystw polskich w Prusach Wschodnich ze zrozumiałych powodów pominiemy milczeniem, co się zaś tyczy nędzy gospodarczej Prus Wschodnich, to nie dziwimy się jej bynajmniej, gdyż trudno byłoby wymagać, aby twór sztuczny, jakim są Prusy Wschodnie, ta wyspa niemiecka w morzu słowiańskiem, mogła żyć swobodnie, będąc oderwaną od swego naturalnego zaplecza. Niema również nic dziwnego w tem, że port Królewiecki, który przed wojną rozwijał się kosztem importu i eksportu nie tylko Rosji, lecz również i Polski, stracił olbrzymią ilość dawnego ruchu handlowego. Znikły bowiem sztuczne warunki, jakie stworzyły Prusy by zapewnić rozwój tak Królewca jak i innych portów na niekorzyść Gdańska, a Rosja eksportuje dziś poza wielką ilością bibuły komunistycznej zaledwo znikome ilości towarów.

Dlaczego port Gdański nie tylko nic nie stracił z powodu braku rosyjskich towarów eksportowych, lecz przeciwnie — ruch jego wzrósł kilkakrotnie w stosunku do ruchu w najkorzystniejszych latach przedwojennych, dlaczego młody port polski Gdynia przewyższył już port Krolewiecki, port o starej tradycji handlowej? Dlatego, że obydwa te porty są jedynymi portami trzydziestomiljonowego Państwa Polskiego i nie dzieli ich od organizmu państwowego żadna granica sztuczna któraby rozwój tych portów, zwłaszcza zaś Gdańska, tamowała.

P. Siehr wyobraża sobie, że sytuacja gospodarcza Prus Wschodnich doznałaby radykalnej poprawy, dzięki „zniesieniu" korytarza polskiego. Na tym jednym punkcie zgadzamy się z p. Siehr'em, sądząc jednak, że proponowane przez p. Siehr'a przyłączenie polskiego Pomorza do Niemiec pomogłoby wprawdzie paru miljonom ludności Prus Wschodnich, a zwłaszcza zaspokoiłoby ambicje zaborcze Niemiec, z drugiej jednak strony oddałoby w niewolę niemiecką paromiljonową ludność polską Pomorza i doprowadziłoby gospodarkę Państwa trzydziestomiljonowego do tak opłakanego stanu, w jakim znajduje się dziś gospodarka Prus Wschodnich, proponujemy p. Siehr'owi kompromisowe załatwienie tej sprawy. Zamiast przyłączyć Pomorze do Niemiec, możnaby z Prus Wschodnich utworzyć Państwo samodzielne i przyłączyć do niego nie tylko polskie Pomorze, lecz wraz z niem i Polskę całą. Niewątpliwie gospodarka Prus Wschodnich bardzo wiele zyskałaby na takiem załatwieniu sprawy, a i kwestja korytarza przestałaby jątrzyć „pokojowo usposobionych" Niemców. Gdyby p. Siehr przyczynił się do zrealizowania tego projektu, nagroda pokojowa spoczęłaby po raz wtóry w rękach niemieckich, gdyż po p. Stressemann'ie otrzymałby ją p. Siehr.



Statek »Gdańsk« w porcie.

Na zakończenie dodamy, że gdyby w podobny sposób, w jaki p. Siehr domaga się odłączenia od Polski Pomorza, p. wojewoda pomorski domagał się przyłączenie do Polski Prus Wschodnich, posypałyby się na Polskę nie tylko kontrartykuły prasy niemieckiej, lecz i liczne noty dyplomatyczne rządu berlińskiego.

W. Skup.

przyjęła germanizacja dobrowolna mazurów, dzięki wspólnym przeżyciom wojennym oraz zwycięstwu plebiscytowemu. Podczas gdy w r. 1910 liczono jeszcze 172.080 mazurów o mowie macierzystej mazurskiej, spis ludności z r. 1925 wykazał już tylko 41.375. Również plebiscyt winien być zrozumiany jako zgodne i nieodwołalne wypowiedzenie się mazurów za przynależnością do narodowości niemieckiej. W powiatach mazurskich oddano na Niemcy 279.722 głosy, podczas gdy za Polską tylko 1978. czyli 0,7 proc. głosów. Wszystko to razem wzięte dowodzi, że mazury tworzą oddzielne plemię, gruntownie różne od narodowości polskiej. Inaczej przedstawia sie sprawa polaków, zamieszkujących Warmję południową i pozostałe przy Niemcach resztki Pomorza. Tu chodzi rzeczywiście o mniejszość rdzennie polską w przeciwstawieniu do całej ludności Prus Wschodnich (dlaczego nie tylko tych powiatów, w których zamieszkuje? Red.) jest znikomo mała.

Wyniki plebiscytu nie powstrzymują niestety polaków od prowadzenia silnej propagandy, rozpoczętej jeszcze w czasach przedwojennych, przeciwnie po plebiscycie propaganda ta znacznie się wzmocniła. Towarzystwa wielkopolskie w Polsce, a mianowicie — „Związek Obrony Kresów Zachodnich" w Poznaniu oraz „Stowarzyszenie Pomocy Mazurom" w Warszawie stworzyły sobie w Prusach Wschodnich organ specjalny pod nazwą „Związek Polaków", zadaniem którego jest wspieranie mniejszości polskiej w walce z niemczyzną, szerzenie propagandy polskiej i uświadamianie Mazurów i ich rzekomej „przynależności do narodowości polskiej". Stowarzyszenie to stworzyło sobie kilka subtowarzystw, figurujących pod nazwą „Polsko-Katolickiego Związku Szkolnego", „Związku Stowarzyszeń Młodych Polaków" oraz „Banku Ludowego" obok tego egzestuje jeszcze cały szereg kółek śpiewackich i kobiecych, szkół pomocniczych i towarzystw zawodowych. Ilość członków tych stowarzyszeń jest znikomo mała, ale właściwie sama liczba towarzystw ma dowodzić, jakoby Prusy Wschodnie zamieszkiwała silna i narodowo uświadomiona mniejszość polska.

Polacy zdają się rozumieć, że nigdy niezdołają odniemczyć Prus Wschodnich za pomocą swej propagandy nacjonalistycznej, to też ich rachuby zdążają dziś w tym kierunku, że nędza gospodarcza Prus Wschodnich pchnie ludność wschodniopruską w ramiona polskości. W rzeczywistości katastrofa gospodarcza spowodowałaby katastrofę narodowościową. Trudności, z jakiemi walczy teraźniejsza gospodarka wschodniopruska, uzasadnione są dwojako: po pierwsze — państwa Bałtyckie odcinają Prusy Wschodnie od Rosji, po drugie zaś korytarz polski w najwyższym stopniu pogarsza warunki zbytu i produkcji wschodniopruskiej. Kwiat gospodarki wschodniopruskiej stanowił przed wojną handel tranzytowy oraz nadwyżka własnej produkcji rolnej i leśnej. Port Królewiecki był naturalną bramą wywozową dla Rosji ówczesnej. Z głębi Rosji dopływały do Królewca olbrzymie ilości zboża, skór, drzewa, konopi i innych produktów rolnych, które stąd odpływały morzem do wszystkich krajów Europy oraz portów zamorskich. Dziś ruch towarowy portu Królewieckiego zmniejszył się katastrofalnie.

Nędzę gospodarki rolnej powoduje z jednej strony strata wielkich, znajdujących się w bezpośredniem sąsiedztwie obszarów zbytu, z drugiej zaś strony brak kapitałów i niekorzystna konjuktura kredytowa. Ta nędza gospodarki wschodniopruskiej może być wprawdzie powstrzymana czasowo przy pomocy subwencyj rządowych, radykalnie jednak zapobiec jej może tylko usunięcie dwóch przyczyn, a mianowicie: zniesienie korytarza polskiego oraz stworzenia lepszych warunków komunikacyjnych z Rosją."

„Fakty" historyczne, przytoczone przez p. Siehr'a nie zdołają przekonać nas Polaków o słuszności jego punktu widzenia. Nie uczyliśmy się historji w szkołach Hohenzollernów i Bismarck'ów, abyśmy dawali wiarę podobnym bredniom, rzeczywiście „wyssanym z palca".

Przedewszystkiem spytamy p. Siehr'a skąd wziął się w Prusach Wschodnich Zakon Krzyżacki, który... kolonizował Polakami Prusy Wschodnie Jak wiadomo, sprowadził Krzyżaków do Polski książe Mazowiecki Konrad i osiedlił ich na północnych terenach Mazowsza z prawem korzystania z tych terenów wzamian za pomoc w walce z dzikimi szczepami Litwinów. Krzyżacy tak odwzajemnili się książętom Mazowieckim i królom Polskim za okazaną im gościnę, że zamiast bronić powierzonych im odcinków granicy, sami na Polskę napadali, siejąc mord, pożogę i zniszczenie. Krzyżacy, którzy według zdania p. Siehr'a nie próbowali nawet gwałtem germanizować „mazurów" mieli ku temu inne, lepsze metody. Nikt ze szlachetnych rycerzy nie chciał bawić się w germanizację Polaków, która wymaga wielkiej cierpliwości i jeszcze większego okresu czasu. Poprostu wyrzynało się w pień ludność bezbronną, zastępując ją w miarę możności właśnie wspomnianymi niemieckimi kolonistami. Czy p. Siehr nic nie słyszał o krwawym Dominiku w Gdańku, gdzie w ciągu jednej nocy szlachetni rycerze zakonni wyrznęli około 10.000 bezbronnych Polaków? A w czasach owych, kiedy zaludnienie było jeszcze słabe, była to ilość olbrzymia!

Zresztą sumienie p. Siehr'a może być spokojne pod tym względem. Twierdząc, że krzyżacy nie próbowali nawet germanizować mazurów, nie skłamał bynajmniej, gdyż sam twierdzi w innem miejscu swego artykułu, że w owym czasie nie było mazur., lecz polscy „osadnicy" mazowieccy, nie mogli więc Krzyżacy pomimo najlepszej chęci germanizować mazurów, których „jeszcze" nie było, germanizowano natomiast za pomocą teroru t. zwanych przez p. Siehr'a „osadników mazowieckich", którzy byli właściwymi panami tej ziemi, zanim nierozważny książę nie sprowadził na Mazowsze obłudnych a chciwych krzyżaków. Według zdania p. Siehr'a mazury są „ein Mischvolk", tak jak górnoślązacy są „Wasserpolacken"; ha, trudno! Każdy święty ma swoje wykręty, jak mówi staropolskie przysłowie, tak samo i Niemcy postępują stale według swej maksymy: „Bevor die Welt erschafen war befanden sich Germanem"!

Niejednokrotnie słyszeliśmy wygłaszane przez Niemców zdania, że Wielkopolska i Pomorze, to „Urdeutsches Stück Land" (Praniemiecka połać ziemi),

Rozwój handlu i przemysłu w Gdyni

Równocześnie z rozbudową portu i miasta Gdyni rozwija się na miejscu handel i przemysł. Tempo tego rozwoju wzrasta z każdym dniem, obok przedsiębiorstw poważnych powstają narazie przeważnie składy detaliczne oraz drobne przedsiębiorstwa przemysłowe. Warunki egzystencji tych przedsiębiorstw nie są łatwe, utrudnia je bowiem drożyzna lokali handlowych oraz duża konkurencja. Mimo to ilość placówek handlowo przemysłowych szybko rośnie, o czem najlepiej świadczy poniższe zestawienie.

W chwili przejęcia przez Polskę liczyła Gdynia 7 nieznacznych placówek handlowych, następne lata aż do 1923 r. włącznie wykazują już lekkie ożywienie. W roku 1920 powstaje 9 nowych placówek, w r. 1921



Statek „Warta" ładuje fosfaty w Bones (Algier)

dalszych 7, w 1922 — 6, w 1923 — 9. Począwszy od roku 1924 liczby te znacznie wzrastają, w ostatnich trzech latach przyrost nowych placówek podwaja się z miesiąca na miesiąc. W r. 1924 powstaje nowych placówek 13, w r. 1925 — 19, w 1926 – 31, w 1927 — 79, a w roku obecnym powstało ich już 166. W obecnej chwili liczy Gdynia 238 placówek handlowych i 108 przemysłowych.

W tej znacznej już dzisiaj jak na kilkoletni zaledwie rozwój liczbie w dziedzinie handlowej na pierwsze miejsce wysuwają się portowe firmy spedycyjne i maklerskie. W przemyśle przodują łuszczarnie ryżu, przemysł drzewny i ceramiczny. W handlu detalicznym pierwsze miejsce zajmują składy kolonjalne w liczbie 75, restauracje, kawiarnie i hotele w ogólnej liczbie 50, dalej sklepy konfekcyjne, galanteryjne i żelazne. W dziale przedsiębiorstw przemysłowych najwięcej widzimy zakładów przemysłowo - reparacyjnych w ilości 67, przedsiębiorstw budowlanych w liczbie 28, wreszcie firm elektrotechnicznych i instalacyjnych. Gdynia należy do tych nielicznych miast w Polsce, w których buduje się na wielką skalę. Dzięki tej okoliczności wszystkie przedsiebiorstwa mają wystarczające zatrudnienie. Nie należy też wątpić, że najbliższe lata wniosą dalsze ożywienie i wskutek tego liczba przedsiębiorstw znacznie się zwiększy. Przedewszystkiem rozwinie się wielki handel oraz, jeśli nastąpi poprawa warunków, wielki przemysł. W każdym razie praca kilku lat w Gdyni przedstawia już dzisiaj poważny dorobek

Syndykat eksporterów trzody chlewnej i bydła

W dniu 6 b. m. odbyło się w ministerstwie przemysłu i handlu zebranie organizacyjne syndykatu eksporterów trzody chlewnej i bydła przy współudziale około 200 kupców tej branży z całej Polski. Zebranie zagaił dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. Marjan Turski, poczem wypowiadali swe poglądy o nowopowstającej instytucji reprezentanci poszczególnych zainteresowanych ministerstw z wiceministrem przemysłu i handlu p. Franciszkiem Doleżalem na czele.

Syndykat ma za zadanie skoordynowanie akcji eksportowej i nadanie jej planu, odpowiadającego zarówno aktualnemu stanowi rynków, jak warunkom rynku krajowego. Dotycząc zasadniczo eksportu obejmie on jednak również kwestje aprowizowania krajowych zakładów przetwórczych i ośrodków konsumcyjnych Akcja sama prowadzona jest w najściślejszem porozumieniu ze sferami rolniczemi. Odnośnie do krajowego rynku zbytu przewidywać należy, że syndykat nie tylko nie wywoła zwyżki cen, lecz przeciwnie przyczyni się do ich ustabilizowania na poziomie, odpowiadającym wielkim zasobom w tym względzie. Obecna bowiem bezplanowa akcja eksportowa powodowała częste nadmierne ogołacanie rynku wewnętrznego w momencie chwilowej konjunktury zagranicą, względnie zmuszała do znajdowania w zwyżce cen krajowych rekompensaty strat, poniesionych przy eksporcie. W dyskusji, przeprowadzonej na zebraniu organizacyjnem stwierdzono absolutną zgodność sfer zainteresowanych, co do utworzenia zainicjowanego przez Państw. Instytut Eksportowy syndykatu, mogącego w naszym handlu trzodą i bydłem odegrać rolę niezwykle doniosłą i dodatnią. W tymże dniu w godzinach popołudniowych przystąpiono do podpisania umowy syndykackiej, zamykającej ten pierwszy i najtrudniejszy okres akcji.

Angielskie kopalnie węgla łączą się

W Lancashire połączyło się dalszych sześć kopalń w jedno wielkie przedsiębiorstwo węglowe pod nazwą Manchester Collisres Limited. Ogólny majątek nowego towarzystwa wynosi 5.000.000 f.

Nasz dorobek na morzu

Kiedy rozpoczynaliśmy naszą pracę na morzu, pierwszem wołaniem społeczeństwa było dążenie do stworzenia własnej floty handlowej, bez której Państwo i port istnieć nie mogą.

Zrozumiał to w zupełności Rząd, powołując do życia instytucję, której bezpośredniem zadaniem jest czuwać nad rozwojem naszej floty handlowej i pasażerskiej, oraz postawić podwaliny naszej kadry morskiej.

Niespełna w dwa lata pracy P. P. „Żeglugi Polskiej" nasz narodowy dorobek na morzu przedstawia się wcale imponująco. Dziewięć okrętów handlowych,



Statek „Gdańsk" obok przystani pasażerskiej w Gdyni

z których dwa „Niemen" i „Wisła" o pojemności zaliczanej nawet zagranicą do dużych — przyznać trzeba, że stanowią poważny zaczątek tych prac jakie sobie wytknęło Państwo w dziedzinie ekspansji morskiej.

Z prawdziwą dumą należy stwierdzić, że flaga handlowa polska odwiedziła już wszystkie porty europejskie oraz morza śródziemnego, wszędzie przyjmowana z oznakami szczerego podziwu i zdumienia dla sprawności jaką wykazywała w swej pracy.

Wysiłek ten stworzenie floty jest wielkim czynem Narodu zdającego sobie dokładnie sprawę z tego Polska bez morza a co zatem idzie bez własnej floty morskiej istnieć nie może.

Nietylko myślała „Żegluga Polska" o flocie handlowej. W posiadaniu naszem jest pięć statków pasażerskich, z których „Jadwiga" i „Wanda" jakkolwiek małe pojemnością, budowane są według najnowszych zdobyczy nawigacyjnych całkowicie typu morskiego, zdolne do pływania bezpiecznego na pełnych morzach. ta „Żegluga" ma wcale piękną choć tak młodą przeszłość za sobą. Dwa sezony letnie oraz obecny sezon zimowy mówią same za siebie o naszej przybrzeżnej żegludze. Dość stwierdzić, że wyparła ona całkowicie statki gdańskie, które dotychczas kursowały, zapewniając pasażerom tyle komfortu i sprawności, że zauważyć się dało wielkie zainteresowanie pływaniem nawet u osób z poza polskiego wybrzeża. Ryciny nasze ilustrują część naszego dorobku na morzu.

Wystawa Morska na P. W. K.

W ramach Powszechnej Wystawy Krajowej, która odbędzie się, jak wiadomo, w roku następnym, urządzona zostanie Wystawa Morska, mająca ilustrować dziesięcioletni dorobek Polski w dziedzinie morza. Również Gdańsk bierze udział w Wystawie, wystawiając własny w stylu gdańskim zbudowany pawilon. Ministerstwo Przemysłu i Handlu otrzymało w gmachu Wystawowego Pałacu Rządowego około 1000 mtrk. miejsca dla pokazu prac swego resortu. Z tego przeznaczono 3/4 Departamentowi Morskiemu, który tutaj zestawić ma całokształt dokonanej już pracy nad Bałtykiem. Udział w Wystawie Morskiej wezmą: Zarząd Budowy Portu, Morski Urząd Rybacki, Instytut Bałtycki, Żegluga Polska, Marynarka Wojenna, Szkoła Morska, Liga Morska i Rzeczna oraz Sport Morski i Żeglarski. Obecnie toczą się pertraktacje na temat w jaki sposób udział powyższych instytucji ma być realizowany. O wynikach rozmów nie omieszkamy czytelników naszych poinformować.

Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu 1929 r.

Wystawy powszechne, tak krajowe jak międzynarodowe, jako jeden, ze skuteczniejszych środków rozszerzenia rynków zbytu, urządzane są przez różne narody i państwa już od końca osiemnastego stulecia. Pęd do organizowania wystaw wzmógł się jednak ze szczególną siłą po ukończeniu wojny światowej, jako skutek ekspansji poszczególnych państw, dążących usilnie do odzyskania utraconych zagranicznych rynków zbytu, rozszerzenia pojemności rynków wewnętrznych, zamanifestowania swej pokojowej, twórczej i pozytywnej pracy dla dobra ludzkości.

Oprócz tego wystawa powszechna, odzwierciedlająca twórczość poszczególnego państwa, czy całej ludzkości za pewien okres pracy jest jednocześnie i „bilansem" i „budżetem", z której organizatorzy, zdający sobie sprawę z osiągniętego postępu wysnuwają wnioski na przyszłość. Szereg wielkich wystaw powojennych zapoczątkowała Wystawa angielska w Wembley w r. 1925, następnie idą wystawy w Filadelfji (Ameryka) 1926, Düsseldorf (Niemcy) 1926 r. Kolonja i Bergen (Niemcy) 1928, Medjolan (Włochy) 1928 r.

Polska po raz pierwszy w swych dziejach organizuje ogólno-narodową wystawę powszechną w roku 1929-ym.

Wystawa ta, urządzona w 10 lecie odzyskania niepodległości w okresie maj – wrzesień w Poznaniu pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego a w Komitecie Honorowym w którym zasiada Ks. Kardynał Hlond, Ks. Kardynał Kakowski, wszyscy Ministrowie z Marszałkiem Józefem Piłsudskim na czele, Marszałkowie Sejmu i Senatu, ma zobrazować nasz dorobek gospodarczy i kulturalny i to nietylko z okresu dziesięciolecia niepodległego bytu Polski, lecz także i siegnąć retrospektywnie wstecz kiedy praca, bogactwa i intelekt narodu były rozczłonkowane. Zadania Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu idą w dwu kierunkach: propagandy Polski, jako mocarstwowego państwa w najszerszem tego słowa znaczeniu oraz konsolidacji sił emigracji polskiej zagranicą rozproszonych i nie skoordynowanych, dotychczas Polska jako młode państwo, spotykające się z brakiem zaufania, ma możność na Wystawie Powszechnej w 1929-ym roku wystąpić w oczach zagranicy w jaknajlepszem świetle. Wykazanie postępu pracy, stałe podążenie za innymi narodami w pogoni za materjalnemi intelektualnemi zdobyczami, ten brak zaufania rozproszy i spowoduje nową erę w stosunkach międzynarodowych z Polską. Odnosi się to zarówno do naszej pracy i perspektyw gospodarczych, jak i ogólnych dążności politycznych. Tą drogą możemy podnieść zaufanie zagranicy do nas i to nietylko z tytułu sentymentu ku Polsce, ale także z powodu naszej realnej i silnej rzeczywistości Skutek ten z łatwością będziemy mogli osiągnąć, bo Powszechna Wystawa Krajowa zakrojona jest na miarę europejską. Łączny obszar terenów wystawowych wynosi przeszło 500.000 m^2 (50 hektarów). Tereny wystawowe zgrupowane są w 2 kompleksach: tereny wschodnie, których rdzeniem są gmachy Międzynarodowych Targów Poznańskich okalające charakterystyczną Wieżę Górnośląską i 2) tereny zachodnie. Tereny wschodnie, posiadają budynki masywne, które są zdawna przystosowane do celów wystawowych. Tutaj zatem zgrupowana będzie większość przemysłu polskiego z przemysłem górniczo-hutniczym i włókienniczym na czele. Również do terenów wschodnich wliczyć należy gmachy uniwersyteckie (chemji i anatomji), w których mieścić się będzie wystawa kultury i sztuki, urządzana przez Rząd Rzeczypospolitej. Na terenach wschodnich znajdują się także pawilony: Ciężkiego Przemysłu, o powierzchni zabudowanej około 9.500 m^2, Monopoli państwowych, przemysłu papierniczego, graficznego, włókienniczego i konfekcyjnego o łącznej powierzchni zabudowanej 9.500 m^2. Z terenami wschodnimi łączy się Park Wilsona, jeden z najpiękniejszych parków m. Poznania, w którym dzięki wielkodusznej ofiarności J. Paderewskiego stanie wspaniały pomnik Prezydenta Wilsona. W Parku tym staną pawilony: uzdrowisk, hut szklanych, Polonji zagranicznej i wychowania fizycznego. Tereny zachodnie obszaru około 100 morgów obejmą rolnictwo i związane z niem przemysły: spożywczy, maszyn rolniczych, cukrownictwa, krochmalnictwa, gorzelnictwa, leśnictwa, przemysłu drzewnego itd. Produkcja rolna przedstawiona będzie w pawilonach produkcji roślinnej i zwierzęcej, jak również na żywych objektach w polach hodowlanych Na terenach zachodnich znajdzie się też obszerny park rozrywkowy, areny sportowe, łazienki natryskowe itp. objekty rozrywkowe Wystawy.

Po tak rozległych terenach wystawowych kursować będą specjalne autobusy, tramwaje, elektrocary itp., które przenosić będą rzesze zwiedzających z jednego krańca Wystawy na drugi.

Zastanowić się by trzeba było jeszcze nad jedną kwestją: mianowicie kwestją korzyści z Wystawy. W związku z tem należy przypuszczać i wierzyć, że Powszechna Wystawa Krajowa przyniesie Polsce, jako mocarstwu europejskiemu, poważne korzyści. Przedewszystkiem rozszerzy nasz szczupły dotąd rynek wewnętrzny (wzrośnie zapotrzebowanie produktów), ulepszy cały szereg środków produkcji, będzie również, jak to już wyżej zaznaczono, ważnym środkiem propagandy zagranicznej, wykaże plastycznie na eksponatach, modelach wykresach, jakie są bogactwa naturalne Polski, co produkujemy, jakie są możliwości gospodarcze, widoki inwestycyj i rentowności kapitału zagranicznego w Polsce. Uogólniając to wszystko o Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu powiedzieć można, że będzie ona stwierdzeniem tego, cośmy zdziałali w ciągu minionych 10 lat Niepodległości, w jakim stopniu odbudowaliśmy nasze życie gospodarcze. Będzie

O organizacji władz portowych

Stała rozbudowa i silny rozwój portu, gdyńskiego, szereg nowych zagadnień, od których racjonalnego rozwiązania zależy sprawne funkcjonowanie portu. Jednem z tych zagadnień jest organizacja władz portowych.

W Ministerstwie Przemysłu i Handlu istnieje projekt powołania do życia instytucji gospodarczej, która w sprawach administracji portu byłaby czynnikiem doradczym dla właściwej władzy portowej, t. j. Urzędu Morskiego. Projekt taki należy powitać z zadowoleniem, gdyż stworzy on ciało doradcze, składające się z reprezentantów zainteresowanych kół gospodarczych, którzy dbać będą o umiejętną administrację i celową eksploatację portu.

Projekt Ministerstwa P. i H przewiduje, że w skład tej rady portu wejść mają przedewszystkiem przedstawiciele urzędów a następnie w małej liczbie reprezentanci sfer gospodarczych. Otóż takie rozwiązanie sprawy uważamy za niebardzo szczęśliwe. Rada portu bowiem, złożona z urzędników, stanie się niejako urzędem, skrępowanym przepisami, niezdolnym do załatwienia najżywotniejszych interesów kół gospodarczych a temsamem portu. Przeciwnie, rada portu winna być jednostką nawet autonomiczną przedewszystkiem złożona z przedstawicieli zaint. kół gospodarczych o uprawnieniach szerokich, pozwalających na załatwienie pewnych spraw odrazu na miejscu, bez odwołania się do władz centralnych. Nie potrzebujemy dodawać, że w skład tej rady wejść winni ludzie, dający gwarancję fachowej, na doświadczeniu opartej współpracy.

Zrozumiałem jest, że pewną trudność stanowi znalezienie odpowiedniej formy rozwiązania problemu samego. Należy bowiem pamiętać o tem, że na terenie życia portowego w dużo rzeczach jesteśmy nowicjuszami a pozatem dużą rolę odgrywają tu warunki miejscowe.

Dlatego też rada portu narazie winna posiadać charakter instytucji prowizorycznej, któraby pracą swą i doświadczeniem określiła dopiero formę i zasady przyszłej rady portu. Dla umożliwienia nowej instytucji swobodnej pracy należy jej dać możność wypowiadania się we wszystkich gospodarczych kwestjach, dotyczących administracji i eksploatacji portu a temsamem zapewnienia jej pewnego wpływu na kształtowanie się stosunków w porcie.

W tym celu też powinni przesiadywać w radzie portu reprezentanci wszelkich gałęzi handlu morskiego jak żeglugi, maklerki, spedytorstwa morskiego, dzierżawców nabrzeży, handlu i przemysłu portowego oraz odnośnej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Kompetencje rady portu winny obejmować wszelkie sprawy portowe, wynikające z istnienia portu jako przedsiębiorstwa handlowego. Skład osobisty członków rady winien gwarantować umiejętną administrację portu przez tę instytucję, której rady i wskazówki winny być miarodajnemi przy opracowaniu i wydaniu zarządzeń służbowych właściwej władzy portowej, tj. Urzędu Morskiego. Uważamy, że Min. P. i H. w ostatecznem rozważeniu projektu ustanowienia rady portu Gdyni zapewni zainteresowanym sferom gospodarczym wybitny współudział w pracy nad rozwojem i eksploacją portu.

Porozumienie w transatlantyckiej żegludze towarowej

Pomiędzy linją holendersko - amerykańską oraz Black Diamond Line, należącą do U. S. Shipping Board, nastąpiło porozumienie, na mocy którego wymienione powyżej linje zobowiązują się zaprzestać walki konkurencyjno-taryfowej w żegludze transatlantyckiej.

Według tego porozumienia frachty do portów amerykańskich zostały podzielone w ten sposób, że linja holenderska otrzyma dwa razy więcej ładunków, jak okręty Black Diamond Line. Stawki frachtowe obydwu linji mają być wkrótce uzgodnione.

Prawdopodobnie porozumienie to spowoduje wkrótce zwyżkę frachtów pomiędzy Rotterdamem a portami amerykańskimi.

Obniżenie opłat za przeładunek węgla w Genui

Ze względu na zwiększenie się ruchu przeładunkowego węgla oraz większej zdolności przeładunkowej elektrycznych dźwigów węglowych, za pomocą których można obecnie przeładować do 2.000 ton węgla dziennie, Zarząd Portu w Genui postanowił obniżyć opłaty za użycie dźwigów elektrycznych przy przeładunku węgla z 8,75 lir na 8 lir.

Zniżone opłaty będą miały zastosowanie tylko dla takich okrętów, ładownie i luki, które urządzone są w ten sposób, że praca dźwigów może być kontynuowana bez przeszkód i przerw.

Ile ładunków przewieziono we wrześniu na statek „Żeglugi Polskiej“

W miesiącu wrześniu przewieziono na statkach P.P. „Żegluga Polska“ następujące ilości ładunków:

Węgla	31.296			31.296
Fosforytów			2.800	2.800
Drzewa	448			448
Kopalniaków	2.426			2.426
Rudy		2.880	2.827	5.707
Koksu		2.117		2.117
Drobnicy		435	135	570
Razem:	34.170	5.432	5.762	45.364 t.

Rezolucje Kupiectwa Pomorskiego

Na dorocznym zjeździe Kupiectwa Pomorskiego jaki odbył się w dniach 7 i 8 b. m. w Toruniu, uchwalono rezolucje następującej treści:

Doroczny Zjazd Kupiectwa Pomorskiego w Toruniu po wysłuchaniu referatu Prezesa Związku Tow. Kupieckich p. Tedeusza Marchlewskiego oświadcza gotowość popierania wszelkiemi środkami usiłowań Rządu do poprawy biernego bilansu handlowego.

Kupiectwo pomorskie świadome sobie jest skutków dalszego trwania tego niepożądanego objawu i dlatego współdziałać będzie szczególnie w zwalczaniu niepotrzebnego importu towarów, produkowanych przez własny przemysł krajowy. W szczególności będzie Kupiectwo starało się usunąć przez odpowiednią propogandę uprzedzenie klienta do równorzędnego produktu krajowego, oczekując ze strony przemysłu w tej współpracy odpowiedniego ustosunkowania się w polityce cen i warunków dostawy. Przekonane, że na poprawę bilansu handlowego wpłynąć może przedewszystkiem ogólna poprawa stosunków gospodarczych, wysuwamy, dążąc do ogólnej poprawy, postulat o przywrócenie rentowności zakładom handlowym przez gruntowną reformę podatkową.

Zjazd Kupiectwa Pomorskiego stwierdza, że reforma podatkowa stała się w Polsce nakazem chwili. Bez niej nie może być mowy o racjonalnem usprawnieniu polskiego aparatu gospodarczego, zwłaszcza w dziedzinie wymiany oraz o trwałem podniesieniu rentowności gospodarstwa narodowego, a zatem o skutecznem opanowaniu pasywności bilansu handlowego. Reforma ta powinna zmierzać przedewszystkiem do równomiernego rozłożenia na całe społeczeństwo obciążenia daninami publicznemi.

Podatkiem najpilnej wymagającym daleko idących zmian jest podatek przemysłowy do obrotu. Obniżenie jego zasadniczej stopy do wysokości 1 proc. dla całego handlu detalicznego przy utrzymaniu stopy pół procentowej dla handlu hurtowego i uchylenia dotychczasowego zróżniczkowania stawek decydować będzie o dalszej egzystencji zdrowego, rodzinnego handlu.

Zjazd kupiectwa pomorskiego zwraca się do pp Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z usilną prośbą o uznanie reformy podatkowej z podatkiem p r z e m y s ł o w y m na czele za jedno z najpilniejszych zagadnień życia gospodarczego Polski oraz o jaknajprzychylniejsze i możliwe najszybsze uwzględnienie postulatów podatkowych polskiego kupiectwa.

Zjazd Kupiectwa Pomorskiego wzywa władze Związków Kupieckich, a przedewszystkiem Naczelną Radę Zrzeszeń Kup. Polskiego do podjęcia jaknajenergiczniejszej akcji dla zrealizowania powyższych uchwał.

„Doroczny zjazd kupiectwa pomorskiego w Toruniu, po wysłuchaniu referatu prezesa Związku Towarzystw Kupieckich p. Tadeusza Marchlewskiego z racji wznowionych pertraktacyj o traktat handlowy z Niemcami, stwierdza, że kupiectwo pomorskie najwięcej jest zainteresowane w szczęśliwem rozwiązaniu zagadnienia osiedleńczego. Zjazd uważa za swój obowiązek powtórzyć, że przyznanie prawa osiedlania Niemcom w chwili obecnej byłoby dla handlu naszego, znajdującego się dopiero na drodze powolnej rekonwalescencji i nie mogącego się przeciwstawiać kapitałom zagranicznym, wysoce niebezpieczne. Domagamy się przeto od Rządu Rzeczypospolitej, by zechciał, w zrozumieniu misji gospodarczej i politycznej, jaką kupiec polski spełnia tu na kresach, ten podyktowany troską o nasz rozwój gospodarczy postulat wziąć pod uwagę".

Zjazd Ligi Morskiej i Rzecznej

W życiu Ligi Morskiej i Rzecznej, rozwijającej się w ostatnich czasach wspaniale dzięki usilnej propagandzie i planowej pracy, wydarza się historyczny niemal fakt — w dniu 20 i 21 października rb. odbędzie się pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach, które wybrano ze względu na największy rozwój placówek Ligi na Górnym Śląsku.

Walny Zjazd Delegatów Ligi powinien zainteresować kraj cały i poza głównym jego celem: nakreśleniu programu prac organizacyjnych na przyszłość, rozpatrzenia szeregu zagadnień pierwszorzędnej doniosłości, uchwalenia nowego statutu (dotychczasowy nie przewidywał Zjazdu Delegatów), powinien przyczynić się do zrozumienia, że zrzeszenie tego rodzaju, jak Liga Morska i Rzeczna, musi być popierana przez wszystkich obywateli Państwa.

Ilość członków Ligi Morskiej i Rzecznej wynosi dotąd około 20 tysięcy, ilość Oddziałów — 106. Jak na stowarzyszenie jest to dość, lecz jak na zrzeszenie o charakterze państwowym — zbyt jeszcze mało gdy porównywamy liczebność takich samych zrzeszeń zagranicą. Niemiecki „Flottenverein" przed wojną światową na samym Górnym Śląsku liczył około 300 tysięcy członków. Liczba ta mówi sama za siebie i wskazuje, czem w Państwie musi być organizacja tego rodzaju.

Polska Liga Morska i Rzeczna liczy na największe poparcie społeczeństwa, instytucyj, organizacyj, prasy i spodziewa się, że wszystkie te czynniki poprą jej dążenie, zmierzające do ugruntowania Polski na morzu.

Ładunek soli dla Finlandji

W drugiej połowie bieżącego miesiąca zostanie załadowany w Gdyni na s|s „Tczew" P.P. „Żegluga Polska" pierwszy większy ładunek soli przeznaczony do Finlandji. Sól pochodzi z kopalń Inowrocławskich i wysłana zostanie przez Zakłady Solvay.

P.W.K. także zobrazowaniem naszej kultury duchowej, naszej sztuki i nauki, najpiękniejszym pomnikiem Niepodległości, uczczeniem jej dziesięciolecia, pomnikiem pracy i twórczości pokojowej, który każdy obywatel Polski obejrzeć musi. Przez Powszechną Wystawę Krajową Polska z jednej strony zamanifestuje swoje dążności pokojowe, swą rolę w dziale pacyfikacji Europy, w postępie ludzkości ku pokojowi i braterstwa ludów, z drugiej strony zespoli i zjedna wszystkich Polaków, nietylko tych, którzy w granicach Państwa mieszkają, ale także i tych, którzy poza granicami przebywają dla wspólnej i wytężonej pracy ku pożytkowi Polski.

Kronika morska

Ruch portowy w Gdyni w miesiącu wrześniu.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu w Gdyni 112 okrętów o łącznej pojemności 101,304 t. r. n. w tem 108 parowców, 2 lichtugi morskie, 1 holownik i 1 żaglowiec motorowy.

Udział poszczególnych bander przedstawiał się **na wejściu następująco:**

Szwecja	34
Łotwa	18
Niemcy	16
Polska	12
Danja	9
Norwegja	7
Anglja	6
Francja	5
Estonja	3
Holandja	1
Finlandja	1
razem:	112

Próżnych okrętów było na wejściu 99, z ładunkiem 6 (w tem 4 z tomasówką, 1 z ładunkiem śledzi i 1 z ładunkiem kamieni), z pasażerami 5, z pasażerami i towarem 2.

W tym samym czasie wyszło z portu 117 okrętów o łącznej pojemności 107,383 t. r. p. Próżnych okrętów było na wyjściu 10, z ładunkiem 101 (w tej liczbie 98 okrętów z ładunkiem węgla), z pasażerami 6.

Ruch towarowy portu przedstawiał się następująco:

Na wejściu:
Pasażerów 247
Ładunku 7,040 ton
Na wyjściu:
Pasażerów 2,224
Ładunku 197,278 t. (w tem węgla 197,122 ton)

Ogólny ruch towarowy: 204,318 ton.

W stosunkach do miesiąca poprzedniego ruch portowy zmniejszył się nieco; jednocześnie z tem zmniejszył się również ruch towarowy. Podczas gdy w sierpniu ogólny ruch towarowy wynosił 207.211 t., we wrześniu zmniejszył się o 2,893 ton. Zmniejszenie się ruchu towarowego przypada jedynie na pozycję importu, która spadła z 39,397 ton w miesiącu poprzednim na 7,040 t. w miesiącu bieżącym, czyli zmniejszyła się o 32.357 t., co się zaś tyczy pozycyj eksportowych, to wykazały one dosyć znaczną zwyżkę. Podczas gdy w ubiegłym miesiącu wywiezion‹ przez Gdynię ogółem 167,814 ton ładunku w miesiącu sprawozdawczym wywieziono 29,464 t. więcej. Zaznaczyć wypada, że nadwyżka eksportu przypada całkowicie na węgiel, wywóz którego wzrósł we wrześniu do 197.122 ton. — W porównaniu z miesiącem sierpniem stanowi to nadwyżkę 29 724 ton.

Udział handlu w P. W. K.

Zarząd główny Powszechnej Wystawy Krajowej zatwierdził ostatecznie plan udziału w tej wystawie według projektu, ustalonego przez zarząd grupy handlowej Powszechnej Wystawy Krajowej. Plan ten przewiduje: 1) Zorganizowanie specjalnej ulicy handlowej, stanowiącej formę bezpośredniego udziału w wystawie firm kupieckich i sprzedawanych przez nie towarów, oraz mającej na celu zobrazowanie organizacji handlu w Polsce. Ulica handlowa ma być ulicą wzorowych sklepów i składów, wzorowych wystaw i wzorowej reklamy kupieckiej.

2) Stworzenie odrębnego działu handlu eksportowego, gdzie obok towaru eksportowego ma być pokazana organizacja jego wywozu. Dział ten ma reprezentować siłę naszej ekspansji handlowej na rynki zagraniczne.

3) Współdziałanie z min. przemysłu i handlu w przygotowaniu działu dydaktycznego wystawy handlu mającego zilustrować przy pomocy zestawień statystycznych, wykresów i t. p. eksponatów stan i rozwój handlu w Polsce. Pozatem zorganizowane będą przy ulicy handlowej stoiska bazarowe oraz na całym terenie wystawowym różne kioski kupieckie

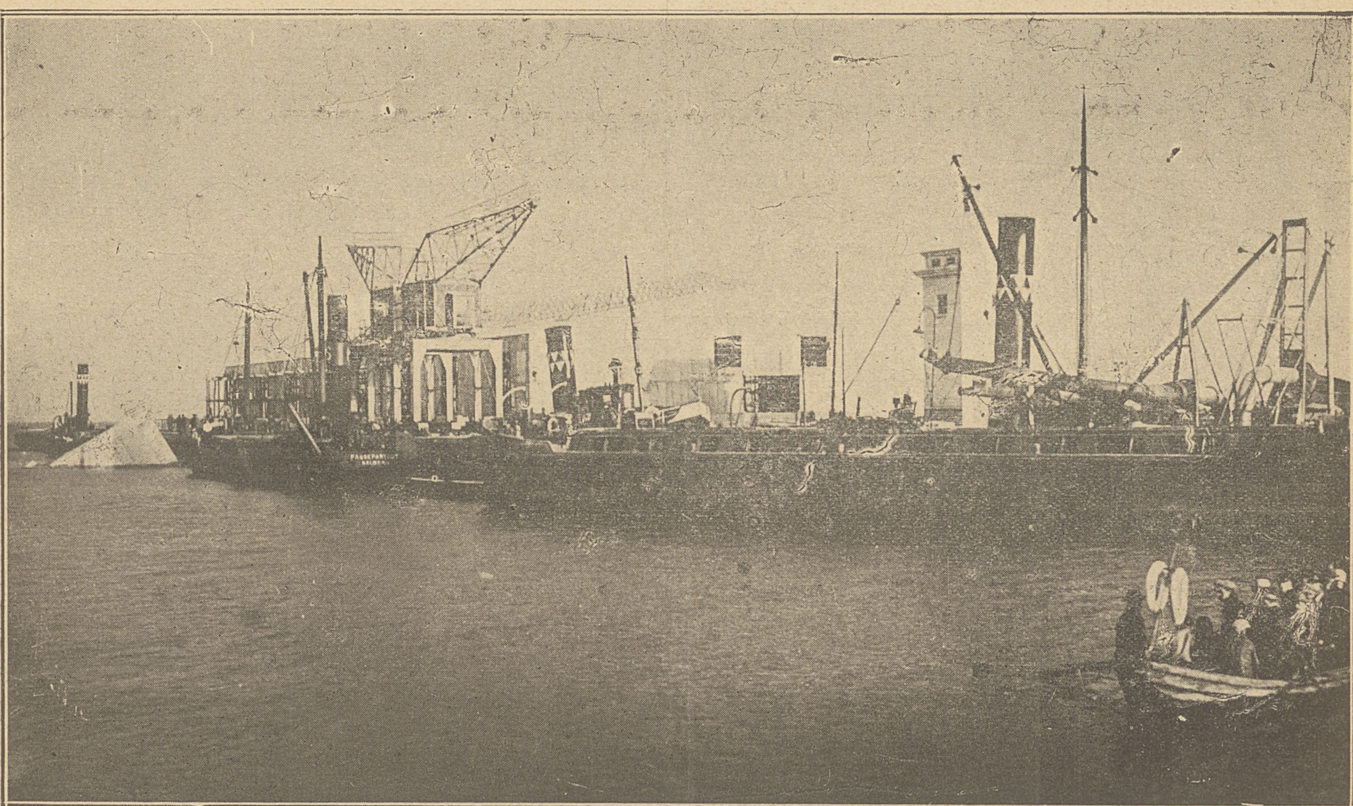
Wobec ostatecznego ustalenia programu wystawy handlu P. W. K. zarząd grupy handlowej wzywa ogół kupiectwa polskiego do wzięcia jaknajliczniej udział w Powszechnej Wystawie Krajowej, by tym generalnym przeglądzie twórczej pracy całego narodu w pierwszem dziesięcioleciu wskrzeszonej Polski dział handlu był naprawdę godną reprezentancją pracy kupiectwa polskiego. Wszelkich informacyj w sprawach, związanych z wystawą udziela komitet wykonawczy zarządu grupy handlowej w lokalu Naczelnej Rady zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, Warszawa, Szkolna 10, tel. 64-36; biuro komitetu czynne jest codziennie z wyjątkiem wtorków, od godz. 1,30 do 3,30.

O rozbudowę Helu

W dniu 8 bm. odbyło się w Helu posiedzenie Międzyministr. komisji dla rozwoju wybrzeża, poświęcone rozbudowie tej wioski. W zebraniu wzięli udział przedstawiciele władz centralnych i miejscowych oraz zrzeszeń gospodarczych.

Wygłoszono szereg referatów, uzasadniających konieczność i sposoby rozbudowy Helu jako kąpieliska morskiego. M. i inż. Syski wskazał na niedomagania dotychczasowe, które wyrażają się w bezplanowej rozbudowie, wskutek braku planu zabudowania, w braku dostatecznego nadzoru policyjno budowlanego oraz nieodpowiedniej administracji. Zdaniem referenta należy dążyć do uznania Helu za uzdrowisko z komisją klimatyczną na czele, przez co zmieni się administracja i związany z nią kierunek pracy. Radca Repeczko z Min. Skarbu wypowiedział się słusznie za budowaniem domów kolektywnych, jak nowoczesne hotele, pensjonaty, schroniska, które przyczynią się do ożywienia się ruchu turystycznego. Wogóle należy zwrócić więcej uwagi na różne zabytki z przeszłości Helu. W celu udogodnienia i usprawnienia komunikacji należy zdaniem dyr. Rumla przenieść stację kolejową do przystani portowej, port zaś sam możliwie rozbudować. W Helu odczuwać się daje brak cmentarza katolickiego oraz dla rozwoju rybactwa kolonji rybackiej. Budowę tych objektów należy również przeprowadzić w niedalekiej przyszłości.

Poza powyższem omawiano jeszcze szereg innych spraw dotyczących rozbudowy Helu. Następne posiedzenie komisji międzyministerjalnej odbędzie się w dniu 4 grudnia br. w Jastarni i dotyczyć będzie rozbudowy tej osady jako przyszłego kąpieliska morskiego.



Fragment z portu gdyńskiego.

Awarje

Parowiec szwedzki „Sigyn“ zderzył się w nocy dnia 1 b. m. z angielskim parowcem pasażerskim „Baltanic“, zdążającym do Gdańska. Obydwa parowce odniosły uszkodzenia falszburty i nadbudówek. Przyczyną katastrofy — defekt maszyny s/s „Sigyn“.

Parowiec niemiecki „Tagila“, który płynął z balastem z portu Emden do Lulea, osiadł na mieliźnie w pobliżu Laboe z powodu defektu steru. Po podniesieniu się poziomu wody okręt zeszedł z mielizny o własnej sile. Pomoc holowników została przez dowództwo parowca odrzucona.

Niemiecki szkuner trzymasztowy „Olga“ został zbity z kursu przez falę, wytworzoną przez śruby uprzedzającego żaglowiec w kanale Kilońskim parowca niemieckiego „Renate Tedde“ i wpadł na kamienie

Kanalizacja i wodociągi
w Gdyni

Planowa rozbudowa miasta, rozpoczęta według planu rozbudowy Gdyni w roku obecnym weszła w zekres prac, zdążających do jaknajszybszego inwestowania instytucji użyteczności publicznej.

W ten sposób doprowadzono do stanu używalności i oddano do użytku kilka ulic, z których Swiętojańska będąca przedłużeniem portowej prowadzi wprost do głównej szosy wiodącej do Gdańska oraz kilka bocznych. Główną jednak rzeczą o której należy pomówić, ze względu na konieczne warunki życia — to kanalizacja i wodociągi.

Te dwie instytucje stanowią dla miasta będącego w najpomyślniejszej fazie swego rozwoju, najważniejsze zagadnienie, pilnych wymagające inwestycyj.

Z projektów miasta wiemy, że stacja wodociągowa stanąć ma o sile mogącej zaspokoić potrzeby miasta o stu tysiącach mieszkańców. Olbrzymi zbiornik i wieża staną pod lasem chylońskim na działkach leśnych skąd obsługiwać będą miasto i okolicę.

Ściśle związana z tem jest budowa ulic oraz zakładanie kanalizacji i wodociągów.

Ulice w dotychczasowej Gdyni przedstawiają widok na pół ukończony. Podziałki to z przyczyczy trudności powstających przy wykupywaniu gruntów podlegających wywłaszczeniu. Miasto posiada na cele rekompensujące właścicielom zwrot za działki przeznaczone na budżetową kwotę 389 tysięcy złotych i w ramach powyższych musi stosować swoje inwestycje. Budzi to często niezadowolenie u właścicieli gruntów, którzy zgadzają się za dobrowolną ugodą oddawać swe place a żądając pełnych wartości jakie spodziewaliby się otrzymać przy sprzedaży z wolnej ręki i dlatego powstają opieszałości i spóźnienia z inwestycjami. Tak przedstawia się sytuacja na kilku głównych ulicach i życzyć by sobie wypadało aby władze corychlej przystąpiły do zdefinjowania sprawy co pociągnie za sobą przyspieszenie budowy.

Na terenie całego miasta zakłada się kanalizację i wodociągi oraz nowoczesną podziemną sieć telefoniczną. I tu jak nam wiadomo nie wszędzie prowadzone są prace w wymaganym tempie. Dwie główne ulice Starowiejska i Portowa rozkorane, zdawałoby się bez konkretnego i sprecyzowanego planu działania długi już czas oczekują ostatecznego zakończenia. Wina tu leży po stronie firmy, która obracając szczegółowo środkami technicznemi nie mogą intensywnie przeprowadzić robót, pomimo, że społeczeństwo domaga się jaknajszybszego ich wykończenia. Z przyjemnością należy zanotować fakt, że firma Grobelski i Czaplicki; potrafiła w czasie swej pracy, wykonać znacznie więcej aniżeli to było przewidziane w umowie — jest to zatem dowód, że i inne firmy mogłyby postępując w podobny sposób przyczynić się do szybkiego wykończenia prac.

Mamy nadzieję, że w związku z przyznaną 40 miljonową subwencją dla miasta na założenie kanalizacji i wodociągów, sprawa już w następnym roku budżetowym pójdzie w znacznie szybszem tempie.

Krótkie wiadomości

W wrześniu przywieziono z Polski do portu Gdańskiego 19.536 ton produktów rolnych, a mianowicie:

jęczmienia	13 351 t.
strączkowych	3.088 „
pszenicy	1 464 „
koniczyny i makuchów	880 „
żyta	443 „
nasion	247 „
owsu	63 „
Razem:	19.536 t.

Dochody brutto szweckiej marynarki handlowej wyniosły w roku 1927 łącznie 294,6 milj. koron (w r. 1926 278,2 milj. kor.) Podwyżka przypada całkowicie na żeglugę z portami zagranicznemi, dochody z której wynosiły w roku 1927 252,3 milj. koron, podczas gdy w r. 1926 wynosiły 235,6 milj. koron. Dochody z żeglugi przybrzeżnej wynosiły 42,3 milj. koron, czyli nieco mniej jak w r. 1926.

W miesiącu wrześniu eksportowano drogą przez Gdańsk i Gdynię ogółem 710,043 ton węgla, w tem przez Gdańsk 512,921 ton i przez Gdynię 197.122 ton.

W ciągu pierwszych trzech kwartałów r. b. eksportowano przez Gdańsk 3,997,809 ton węgla, podczas gdy w ciągu całego roku ubiegłego eksportowano tylko 3,731,663 ton węgla Jest to jeszcze jeden dowód niesłusznych narzekań niektórych gdańszczan na konkurencję Gdyni.

Robotnicy portowi i węglowi w porcie St. Nazaires zastrajkowali z powodu odmowy pracodawców podwyżki zarobków.

Z dniem 31 października związki zawodowe marynarzy niemieckich wypowiedziały dotychczasową taryfę, żądając podwyżki.

Jak wiadomo, na statkach polskich obowiązuje dla marynarzy również taryfa niemiecka. Podwyższenie zarobków marynarzy na statkach niemieckich wpłynęłoby również na zmianę wynagrodzeń marynarzy na statkach polskich

nadbrzeżne przy kilometrze 32. Żaglowiec doznał uszkodzeń części podwodnej.

Załadowany drzewem holenderski statek motorowy „Onderneming“ osiadł na mieliźnie w pobliżu Fehmarn. Po podniesieniu sie poziomu wody okręt zeszedł z mielizny i opłynął do Holtenau celem dokonania oględzin części podwodnej.

Strajk robotników portowych w Australji

Strajk robotników portowych w Australji trwa w dalszym ciągu i niema nadzieji na jego szybkie zlikwidowanie. Niedawno doszło w Melbourne do przykrych ekcesów strajkujących robotników, skierowanych przeciw „łamistrajkom“. Miano ·icie na jeden dom, w którym mieszkało dwu robotników włoskich, którzy dobrowolnie zgłosili się do pracy w porcie, uczyniono zamach bombowy, skutkiem którego powstały znaczne szkody.

Podwyżka taryf na kolejach niemieckich

Z dniem 1 października rb. weszła w Niemczech w życie częściowa podwyżka taryf towarowych o 11 proc. Podwyżce uległy również i opł ty dodatkowe, jak np. manipulacyjne, miejscowe, stacyjne i t. p. Wynik finansowy tej podwyżki ma dać w odniesieniu do ruchu towarowego powyżej 130 miljon marek. Podwyżka taryf nie dotknęła środków spożywczych oraz eksportowych wytworów przemysłowych i importowanych z zagranicy surowców objętych specjalnemi taryfami wyjątkowemi. Wyjątek stanowią w pierwszym rzędzie: papier, półfabrykaty papieru (masa drzewna i celuloza) jako artykuł wywozowy, objęte taryfami A. T. 52 eksport morski oraz A. T. 159 — (eksport lądowy). W ten sposób Niemcy pozostawiają otworem drogi do dalszej inwazji niemieckiego przemysłu papierniczego na rynek polski. Nie będzie również podwyższona taryfa ulgowa, stosowana do papierówki w przywozie do wschodnio-pruskich fabryk celulozy. Wywóz polskiej papierówki kieruje się mniejwięcej w 90 proc. do wschodnio pruskich fabryk celulozy i stanowi wobec tego podstawę wschodnio pruskiego przemysłu papierniczego.

Podniesienie okrętów, zatopionych w zatoce Złoty Róg

Pewna firma angielska zawarła z rządem Republiki Tureckiej umowę, na mocy której firma otrzymała prawo do wydobycia okrętów, zatopionych w zatoce Złoty Róg tak podczas wojny, jak i w czasie powojennym, w zamian za co firma zobowiązała się dostarczyć rządowi tureckiemu połowę wszystkich metali, pochodzących z wydobytych okrętów. Prace nad wydobyciem okrętów zostaną rozpoczęte w najbliższym czasie.



Statek „Gdynia“ udekorowany chorągiewkami galowemi.

Wydawca: Drukarnia Bałtycka - adres redakcji i adm.: **Drukarnia Bałtycka Gdynia ul. Starowiejska** - Red. B. Łukowicz Gdynia.